INTERNATIONAL J/22 CLASS ASSOCIATION
CLASS RULES
01/03/2010

1 OBJECTIFS DES REGLES DE CLASSE

1.1 La Classe Internationale J/22est une classe monotype créée pour satisfaire pleinement les navigateurs aussi bien en sorties journalières qu'en croisière, régates en temps compensé ou en monotypie. Ces règles sont instaurées afin de préserver les caractéristiques importantes architecturale du J/22 : facilité de manutention, faible coût d'entretien, sécurité et confort.

1.2 **Règle de base** . Excepté les différences précisément permises et mentionnées, les bateaux de la classe ainsi que leur équipement devront être strictement identiques à leur état de construction et ne devront pas subir de modifications. Coque, pont, quille, safran et espars, masse et répartition des masses, plan de voilure et accastillage.

1.3 Tous les J/22 devront se conformer aux plans officiels A, B, C & D, aux spécifications de construction et aux règles Internationales de la classe J/22, et respecter toutes les procédures de jauges de la classe J/22. Aucun changement, modification ou supplément n'est autorisé à moins que ce ne soit explicitement précisé dans les présentes règles.

1.4 Les changements ou modifications des plans A, B, C & D et les règles Internationales de la classe J/22seront uniquement autorisés par un accord commun du détenteur des droits (J Boats, Inc.), de l'Association Internationale de la Classe J/22 (IJ22CA) et la Fédération Internationale de Voile (ISAF).

2. ADMINISTRATION

2.1 **Autorité** : L'autorité Internationale de la classe sera l' ISAF qui coopérera avec l'IJ22CA sur tous les points concernant ces règles. L'interprétation de ces règles sera du ressort de l'ISAF qui pourra consulter l'IJ22CA et le détenteur des droits.

1 OBJECTIVES OF THE CLASS RULES

1.1 The International J/22 is a one-design class created to fulfill the diverse needs of recreational sailors such as cruising, one-design racing, day sailing and handicap racing. These rules are intended to preserve important design characteristics: ease of handling, low cost of ownership, safety and comfort.

1.2 BASIC RULE. Except where variations are specifically permitted, yachts of this class shall be alike in hull, deck, keel, rudder and spar construction, weight and weight distribution, sail plan, and equipment.

1.3 All yachts shall comply with official PLANS A, B, C & D, building specifications and the International J/22 Class Rules, and conform to all J/22 Class Measurement Procedures. No alterations, modifications or additions are permitted unless explicitly stated in the current rules.

1.4 Alterations or modifications to official PLANS A, B, C &D and International J/22 Class Rules shall only be permitted with the joint approval of the copyright holder (J Boats, Inc.), the International J/22 Class Association (IJ22CA) and the International Sailing Federation (ISAF).

2 ADMINISTRATION

2.1 Authority The international authority for the class shall be the ISAF which shall cooperate with the International J/22 Class Association on all matters regarding these rules. Interpretations of these rules shall be made by the ISAF which in coming to its decision may consult the International J/22 Class Association and the copyright holder.

2.2 **Langue** : La langue officielle de la classe est l'anglais. Le verbe devoir implique une obligation , le verbe pouvoir implique une permission. En cas de contestation sur l'interprétation d'une règle, le texte anglais prévaut.

2.3 **Constructeurs** : Un J/22 devra être fabriquer sous licence, uniquement par un constructeur agréé par le détenteur des doits J Boats, INC.,(P.O.Box 90, Newport, RI 02840 USA) et devra se conformer aux spécifications détaillées par le détenteur des droits et approuvées par l'ISAF.

2.4 **Licence de fabrication** : Les candidatures pour fabrications sous licence devront être adressée à J Boats, Inc., qui consultera l'IJ22CA et l'autorité nationales du pays d'origine du candidat .

2.5 **Cotisation à la Classe Internationale** : La cotisation à la classe internationale doit être payée à J Boats, Inc., lorsque le moulage de la coque débute.

2.6 **Numéros de coque** : Aucun bateau ne devra être considéré comme un J/22 tant qu'un numéro de coque ne sera pas attribué par J Boats, Inc. et contremoulé en relief sur le tableau arrière.

2.7 **Responsabilité du propriétaire :** Il est de la responsabilité du (des) propriétaire(s), ou à défaut du barreur, d'assurer que son bateau se conforme aux règles de monotypie a chaque fois qu'il régate sous les présentes règles.

2.8 **Acceptabilité :** Aucun bateau ne devra courir à moins que le(s) propriétaires et barreurs ne soit membre de l'IJ22/CA, de leur association nationale de classe, et de leur autorité nationale (Fédération Française de Voile) en France). L'autocollant attestant de l'appartenance à l'IJ22CA sera placé sur la face extérieure du tableau arrière dans le coin supérieur droit.

2.9 **Jauge** : Un bateau devra être mesuré uniquement par un jaugeur reconnu par son autorité nationale et l'IJCA. Un bateau ne sera reconnu comme étant un J22 seulement lorsque son certificat de jauge aura été délivré et enregistré par l'IJ22CA.

2.2 Language The official language for the class shall be English. The word "shall" is mandatory. The word "may" is permissive. In the event of dispute over International J/22 Class Rule interpretation, the English text shall prevail.

2.3 **Builders International** : J/22s shall be built only by builders licensed to do so under the copyright of J Boats, Inc., (P.O. Box 90, Newport, RI 02840 USA) and shall comply to the building specifications detailed by the copyright holder and approved by ISAF.

2.4 **Building License** : Applications for building licenses shall be made to J Boats, Inc., who shall consult with the International J/22 Class Association and the national authority of the country concerned regarding its support for the applicant.

2.5 **International Class Fee** : The International Class fee shall be payable to J Boats, Inc., when the molding of each hull commences.

2.6 **Hull Numbers** : No yacht shall be deemed to be an International J/22 until it has been completed with a building number assigned by J Boats, Inc., molded into the transom.

2.7 **Owner Responsibility** : It is the responsibility of the owner(s) or, in their absence, the helmsman to insure that the yacht complies at all times while racing one-design with the current International J/22 Class Rules.

2.8 **Eligibility** : No yacht shall race unless the owner(s) and helmsman are full members the International J/22 Class Association, their National J/22 Class and their National Sailing Authority (US Sailing in the United States), and current International J/22 Class Association membership decal is placed on the outer face of the transom near the upper starboard corner.

2.9 **Measurement** : A yacht shall only be measured by a measurer recognized by his National Sailing Authority and the International J/22 Class Association. A yacht shall not be recognized as a J/22 until its official measurement certificate is registered with the IJ22CA.

2.9.1 Un jaugeur ne devra pas jauger un bateau, espars, ou voiles construit par lui-même ou par lequel il est parti intéressé ou financièrement intéressé.

2.9.2 Le constructeur devra peser et enregistrer le poids de la quille avant l'assemblage sur la coque ainsi que le poids du bateau complet (incluant la quille) afin de s'assurer de la livraison d'un bateau au poids standard compris entre 770kg et 815kg, équipé d'une quille pesant entre 315 kg et 330 kg.

2.9.3 Les tolérances des règles de jauge et des plans de fabrication sont déterminées de façon à obtenir un minimum de différence et de déformations entre les bateaux.

2.9.4 Les méthodes de jauge à moins qu'elles ne soient autrement déclarées devront être conformes aux recommandations de l'ISAF.

2.9.5 Toutes modifications sur la coque ou autres modifications telle que la remise en place de la quille (incluant un profilage), du gouvernail ou espars invalidera le certificat de conformité et devra être approuvé par écrit par un jaugeur de la classe J/22. Un justificatif du travail effectué devra être présenté lorsque le bateau sera rejaugé. Une réparation majeure sur n'importe quel point précédemment cité pourra aussi invalider le certificat de conformité.

2.9.6 Le jaugeur mentionnera sur le certificat de jauge tout ce qu'il considère comme un écart intentionnel par rapport au dessin original du bateau, ou contre l'intérêt général de la classe. Dans ce cas, le certificat de conformité ne sera pas délivré ou retiré, même si les exigences des règles de la classe sont satisfaites.

2.9.7 Toute différence présumée ou suspectée sur la configuration de la coque, quille, gouvernail, équipements des espars sur un bateau pour lequel les descriptions spécifiques ne sont pas déclarées dans les règles ou les spécifications ou suivant une réclamation concernant le même sujet, devra être comparée, par un jaugeur de l'IJ22CA, à un échantillon de 10 autres bateaux.

Le bateau litigieux devra être déclaré conforme s'il montre de manière évidente qu'il n'a pas été altéré depuis son origine et si ses dimensions sont égales ou comprises entre le minimum et le maximum des dimensions relevées sur l'échantillon de 10 bateaux. S'il est évident qu'il n'y a pas eu d'altération mais si ses dimensions sont inférieures ou supérieures aux dimensions minimum ou

2.9.1 A measurer shall not measure a yacht, spars, or sails, built by himself or in which he is an interested party or has a financial involvement.

2.9.2 The builder shall weigh and record the weight of the keel before assembly to the hull and the weight of the complete yacht (including keel) prior to delivery to insure that the keel weight is between 315 kgs and 330 kgs and that the total standard yacht weight is between 770 kgs and 815 kgs.

2.9.3 Tolerances in measurement in the rules and measurement plans are to provide for minor building variations and subsequent distortion.

2.9.4 The method of measurement unless otherwise stated shall be in accordance with the recommendations of the ISAF.

2.9.5 Any alteration to the hull or alteration to, or replacement of the keel (including fairing), rudder or spars, will invalidate the measurement certificate and must have the written approval of a J/22 Class Measurer. Documentation of the work involved must be submitted when the yacht is presented for re- measurement. A major repair to any of the foregoing or replacement of an item of equipment may also invalidate the measurement certificate.

2.9.6 The measurer shall report on the measurement form anything which is considered to be a departure from the intended nature and design of the yacht, or to be against the general interest of the class. In such a case a certificate may be refused or withdrawn even if the specific requirements of the rules are satisfied.

2.9.7 Any alleged or suspected alteration(s) to the configuration or design of the hull, keel, rudder, fittings or spars of a yacht for which specific descriptions are not stated in the rules or specifications or following a protest concerning the same shall be compared by a Measurer appointed by the IJ22CA to a sample often other yachts.

The disputed yacht shall be accepted if she does not show any evidence of having been altered and if she has dimensions equal to or between those of the maximum and minimum dimensions obtained from the sample of ten yachts. If there is evidence of any alterations having been made or if the dimensions are greater or less than those of the maximum and minimum obtained from the sample often yachts, the matter shall be referred to the Protest Committee for action.

maximum relevées sur l'échantillon de 10 bateaux, l'affaire devra être portée devant la commission d'arbitrage pour décision.

2.9.8 Le changement de propriétaire d'un bateau entraîne l'invalidation du certificat de conformité et il sera exigé un nouveau certificat de conformité délivré et enregistré par l'IJ22CA.

a. **Publicité** : Toutes les manifestations seront classées en catégorie C avec les restrictions suivantes :

a) Le marquage publicitaire est restreint au 75% arrière de la coque

b) Le marquage publicitaire est restreint 1/3 inférieur de la grand-voile

c) Le marquage publicitaire sur le spinnaker est libre dans le respect de la règle 20.2.3 du code publicitaire de l'ISAF.

d) Un marquage publicitaire est autorisé de chaque côté de la bôme.

e) Un maximum de trois (3) annonceurs est autorisé par bateau.

f) Le terme «Publicité» est défini par la règle 20.1 du code publicitaire de l'ISAF.

3. CONSRUCTION

3.1 Généralités

3.1.1 La coque, le pont, les aménagement intérieurs standards, la quille en plomb, le gouvernail, le plan de voilure, l'accastillage de base, le mat et la bôme devront être conforme aux spécifications de construction, aux règles de classe de l'J22CA, aux plans officiels A, B, C et D et fournis par un constructeur agréé par J Boats, Inc., et conformes à toutes les prescriptions de jauge de l'IJ22CA.

3.1.2 La coque, le pont, les contre-moulage intérieurs, le gouvernail et la quille devront être moulés dans des outillages de production certifiés par J Boats, Inc.

3.1.3 Les équipements optionnels et obligatoires devront être opérationnels pour leur utilisation attendue.

3.1.4 Poids minimum du bateau. Le poids du bateau nu prêt à régater, comprenant un seul jeu d'écoutes, ne devra pas être inférieur à 857kg. Le poids du bateau nu comprend : le gouvernail et sa barre assemblée, le mât, la bôme, le tangon, le gréement courant et dormant, les équipements optionnels suivant pourront être inclus :

2.9.8 Change of ownership shall invalidate the Measurement Certificate and shall require a new Measurement Certificate to be registered with the International J/22 Class Association.

a. **Advertising** : All events shall be Category C with the following restrictions:

a) Advertisements are restricted to the aft 75 of the hull.

b) Advertising is restricted to the lower 1/3 of the main sail.

c) Advertising on spinnakers is without restriction except as provided in the ISAF Advertising Code - Regulation 20.2.3.

d) Boats may advertise one organization on each side of the main boom.

e) A maximum of three (3) advertisers are allowed per boat.

f) For the purposes of these rules the term "Advertising" is defined in the ISAF Advertising Code - Regulation 20.1.

3 CONSTRUCTION

3.1 General

3.1.1 The hull, deck, standard interior layout, lead keel, rudder, sail plans, basic fittings, mast and boom shall conform to the building specifications, International J/22 Class Rules, official PLANS A, B, C & D, and be supplied by a builder licensed by J Boats, Inc., and conform to all J/22 Class Measurement Procedures.

3.1.2 The hull, deck, interior moldings, rudder and keel shall be molded from production tooling approved by J Boats, Inc.

3.1.3 Required and optional equipment shall be functional for its intended use.

3.1.4 Minimum Boat Weight. The dry weight of the boat as raced, including one set of sheets only, shall be not less than 857kgs. The dry weight shall include: rudder and tiller assembly, mast, boom spinnaker pole, and all running and standing rigging and may also include the following optional equipment: bow and stem pulpits, stanchions and

balcons avant et arrière, filières et ligne de vie, feux de route (sans batterie), compas, baille à spi non amovible et un chaise de moteur hors-bord. Les équipements exclus lors de la pesée sont : voiles et lattes, pagaie, brassières de sauvetage, pompe à main, mouillage, défenses, élingues, boite à outils, trousse de secours et tous les effets personnels. Des poids correcteurs en plomb ou matériau équivalent devront être positionnés de façon permanente en avant de la cloison principale et en arrière de la cloison arrière, divisés en deux parties égales. L'enlèvement de masse ou d'équipement optionnel pesés lors de la jauge est strictement interdit.

3.2 Coque

3.2.1 La position standard et le dessin des winchs, rails d'écoute de foc, cadènes et main courante ne devra pas être modifié.

3.2.2 La reprise du profil et des contours de la coque est interdit.

3.2.3 Le rayon de l'intersection de la coque et du tableau arrière ne devra pas être inférieur à 2 mm.

3.3 Quille

3.3.1 La quille en plomb sera coulée suivant les spécifications dans un moule fourni par J Boats, Inc.

3.3.2 Les dimensions extérieures et la forme de la quille devront être conformes aux tableaux de cotes du plan officiel C. La quille pourra être protégée par un enduit à base liquide ou pâteuse ou par du tissu de verre et profilé, à condition que les formes obtenues ne modifient pas la carène et la quille et qu'elles respectent toutes les règles de jauge de la classe.

3.3.3 La distance mesurée à l'axe de la coque de l'intersection du tableau arrière :
a). au bord de fuite de la quille en MPA ne fera pas plus de 2908.3mm ni moins de 2883mm.
b). au bord de fuite de la quille en MPC ne fera pas plus de 3029mm ni moins de 3003mm.

3.3.4 La profondeur maximale de la quille mesurée de MPA au bas de la quille ne fera pas plus de 720.7mm ni moins de 708mm.

3.3.5 La distance de MPA à MPB ne fera pas plus de 974.7mm ni moins de 955.7mm.

3.3.6 La distance de MPC à MPD ne fera pas plus de 616mm ni moins de

lifelines, running lights (without battery), compass, permanently installed spinnaker launch bags and an outboard motor bracket. Items to be excluded when weighing are: sails, battens, paddle, life jackets, hand pump, anchor with chain and warp, mooring lines, fenders, lifting slings, tool kit, first aid kit and personal effects. Corrector weights must consist of lead or equivalent material permanently positioned on or forward of the main bulkhead and on or aft of the aft (seat) bulkhead divided in two equal portions. Removal of boat weight and optional equipment included at time of measurement is strictly prohibited.

3.2 Hull

3.2.1 The standard location and design of winches, jib sheet tracks, chainplates and handrails shall not be altered.

3.2.2 Reshaping of the hull profile or contours, or is prohibited.

3.2.3 The minimum molded radius of the comer intersecting the hull and the transom is 2 mm.

3.3 Keel

3.3.1 The keel shall be of molded lead to the building specifications and cast in a mold supplied by J Boats, Inc.

3.3.2 The external dimensions and configuration of the keel shall comply with the table of offsets contained in official Plan C. The keel may be overcoated in any base liquid or paste protective material or fiberglass and faired; provided that the fairing does not change the design shape of the keel and that the keel still meets all class measurement requirements.

3.3.3 The distance measured from the junction of the transom and the hull at the centerline to:
a). The trailing edge of keel at MPA shall not be more than 2908.3mm nor less than 2883mm.
b). The trailing edge of the keel at MPC shall not be more than 3029mm nor less than 3003mm

3.3.4 The maximum depth of the keel as measured from MPA to the bottom of the keel shall not be more than 720.7mm nor less than 708mm.

3.3.5 The distance from MPA to MPB shall not be more than 974.7mm nor less than 955.7mm.

3.3.6 The distance from MPC to MPD shall not be more than 616mm nor

590.6mm.

3.3.7 Le bord d'attaque et le bord de fuite entre les sections 1 et 4, seront rectiligne avec une tolérance de plus ou moins 3mm. Entre les sections 1 et 4, la surface de la quille sera régulière dans chaque plan

3.3.8 Emplacement du point de mesure MPB de la quille au tableau arrière : La distance de l'angle du tableau arrière à MPA ajouté à la distance entre MPA et MPB ne dépassera pas 3871mm.

3.3.9 Emplacement du point de mesure MPD de la quille au tableau arrière : La distance de l'angle du tableau arrière à MPA ajouté à la distance entre MPA et MPB ne dépassera pas 3871mm

3.4 Gouvernail et Barre

3.4.1 Les dimensions extérieures et la forme du gouvernail devront être conformes aux tableaux de cotations du plan officiel D. Le gouvernail pourra être protégée par un enduit liquide ou pâteux renforcé de tissu de verre et d'aspect régulier, à condition d'être compatible avec les dimensions minimum spécifiées sur le plan D.

3.4.2 Le poids du gouvernail, y compris aiguillots, ne fera pas moins de 10.88kg.

3.4.2 La barre franche sera faite en bois. Le choix du matériau pour les extensions de la barre franche est libre

3.4.3 Le bord d'attaque du gouvernail sera parallèle dans une tolérance de plus ou moins 3mm à une droite verticale prolongeant le tableau arrière vers le bas

3.5 Les espars

3.5.1 Les espars seront en aluminium extrudé. Le mât et la bôme seront conformes aux spécifications et fournis par un constructeur agréé. Les mât et/ou bôme de rechanges peuvent être approvisionnés auprès d'un fabriquant agrée par un constructeur agréé. Aucunes modification sur le profilé n'est autorisée, excepté pour la mise en place des fixations du gréement et accessoires comme il est spécifié dans ces règles.

3.5.2 Mât :Le mât sera fixé sans réglage possible sur la cabine en utilisant deux goupilles comme il est dessiné sur dans plan A afin que la distance horizontale de Point de Mesure 1 (MP1) au Point de Mesure 2 (MP2) ne soit pas à plus de 2635mm ni à moins de 2615mm (Voyez

less than 590.6mm.

3.3.7 The leading and trailing edge between Sections 1 and 4, shall be straight within a tolerance of+ or -3mm. Between Sections 1 and 4, the surface of the keel shall be fair in every plane.

3.3.8 Location of keel measurement point MPB from transom: The distance from transom comer to MPA when added to the distance between MPA and MPB shall not exceed 3871mm.

3.3.9 Location of keel measurement point MPD from transom: The distance from transom corner to MPC when added to the distance between MPC and MPD shall not exceed 3633mm.

3.4 Rudder and Tiller

3.4.1 The external dimensions and configurations of the rudder shall comply with the official rudder drawing and table of offsets contained in official Plan D. The rudder may be overcoated in any base liquid or paste protective material and faired, provided it complies with minimum dimensions in official Plan D.

3.4.2 The weight of the rudder, including pintles, shall not be less than 10.88kg.

3.4.3 The tiller shall be made of wood. Tiller extensions of any material may be fitted.

3.4.4 The leading edge of the rudder shall be parallel within a tolerance of + or - 3mm to an extension of the vertical straight line down the aft side of the transom.

3.5 Spars

3.5.1 Spars shall be of aluminum extrusion. The mast and boom shall conform to the spar specification and be supplied by a licensed builder. Replacement mast and/or boom may be supplied by a licensed builder of a licensed spar manufacturer. No alterations or modifications to spar extrusions are permitted except to facilitate the attachment of rigging and fittings as specified in these rules.

3.5.2 Mast The mast shall be permanently fixed to the cabin top using two pins as diagrammed in plan A so that the horizontal distance from Measurement Point 1 (MP1) to Measurement Point 2 (MP2) is not more than 2635mm nor less than 2615mm (See PLAN A).

le PLAN A).

3.5.3 Deux bandes colorées contrastant avec le mât, de largeur minimum de 20mm entourera le mât. La distance du bord supérieur de la bande inférieure (à hauteur standard de la bôme) au bord inférieur de la bande supérieure ne fera pas plus de 7955mm

3.5.3 Distinguishing contrasting colored bands of minimum width of 20mm shall encircle the mast. The distance from the upper edge of the lower band (at standard boom height) to the lower edge of the upper band shall not be more than 7955mm.

3.5.4 Seulement une seule plaque support du pied de mât (originale ou remplacée) peut être utilisé pendant une régate et doit être utilisé dans sa configuration prévue.

3.5.4 Only one mast step plate (original or raised forward) may be used during a regatta and must be used in its designed configuration.

3.5.5 Bôme : La bôme pourra être équipée de points de fixation pour : un seul réglage de point de tire d'écoute de grand-voile, une balancine, un palan d'écoute, un hâle-bas et un équipement pour une prise de ris. La bôme ne sera pas profilée et ne devra pas présenter de déformation permanente.

3.5.5 Main Boom The main boom may be fitted with attachment points for only an adjustable outhaul, topping lift, one mainsheet block, kicking strap (vang), and reefing equipment. The main boom shall not be tapered or permanently bent.

3.5.6 Une bande colorée contrastant avec la bôme, de largeur minimum de 20mm entourera la bôme. La distance du bord avant de la bande à la face arrière du mât en position vertical et la bôme à angle droit ne fera pas plus de 2745mm

3.5.6 A distinguishing contrasting colored band of a minimum width of 20mm shall encircle the boom. The forward edge of the band shall be not more than 2745mm from the aft surface of the mast when the boom is held at right angles to the mast.

3.5.7 Tangon de spinnaker : Le tangon sera constitué d'un tube cylindrique non profilé en aluminium extrudé de diamètre extérieur supérieur ou égal à 50 mm La longueur entre les faces d'appuis des embouts ne fera pas plus de 2670mm. Les embouts ne devront pas être plus performant que ceux livrés avec l'équipement d'origine. Le tangon sera réglé par un hâle bas et une balancine fixés sur des pattes d'oie elles même fixées aux extrémités du tangon. Lorsque la balancine et le hâle bas sont en usage, ils doivent être fixés sur les pattes d'oie et non pas directement sur le tangon.

3.5.7 Spinnaker Pole The pole shall consist of a round, non-tapered, aluminum extrusion not less than 50mm in outside diameter. The length between the pole bearing surfaces shall be not greater than 2670mm. Pole end fittings shall have no mechanical advantage over factory supplied fittings. The pole shall have working bridles for the topping lift and foreguy with each bridle attached to the ends of the pole. When the topping lift and foreguy are in use, they must be attached to the bridles, not directly to the pole.

3.5.8 Gréement : Le gréement du mât est constitué d'un étai, d'un pataras avec une patte d'oie , deux haubans et deux bas-haubans. Le gréement sera uniquement en câble d'acier inoxydable ou galvanisé multi-torons. Chaque toron d'un câble sera de même diamètre et de section transversale circulaire. Les haubans et l'étai ne feront pas moins de 4 mm de diamètre. L'étai peut être de longueur fixe. Les ridoirs d'étai et de pataras ne sont pas exigés. La partie haute du câble du pataras ne fera pas moins de 3 mm de diamètre et pourra être fixé à la patte d'oie par un bout en textile, la longueur de celui-ci ne sera pas réglable en course.

3.5.8 Standing Rigging The mast standing rigging shall only consist of the one forestay, one backstay with 2 bridles, two upper shrouds and two lower shrouds. Standing rigging shall only be of stainless steel or Igalvanized steel, multi-strand wire.'Each strand of wire shall be of the same diameter and round in cross section. The shrouds and forestay shall be not less than 4mm in diameter. The forestay may be of fixed length. Forestay and backstay turnbucklcs are not required. The upper backstay shall not be less than 3mm in diameter and may be attached to the lower backstays using rope, the length of which shall not be adjusted while racing.

3.5.9 La longueur et l'angulation des barres de flèche d'origine ne devront

3.5.9 Spreader sweep angle shall not be modified by alteration of standard

pas être modifiées

3.6 Gréement courant

3.6.1 Une drisse de spinnaker textile d'un diamètre minimum de 6 mm.

3.6.2 Une drisse du foc textile d'un diamètre minimum de 8 mm.

3.6.3 Un palan de hâle-bas textile d'un diamètre minimum de 6 mm avec un rapport de démultiplication maximum de 8:1

3.6.4 Un palan de réglage de point d'écoute de grand-voile en textile et /ou câble avec un rapport de démultiplication maximum de 4:1

3.6.5 Un système facultatif de prise de ris dans la grand-voile en textile avec un rapport de démultiplication maximum de 4:1

3.6.6 Un cunningham de grand-voile réglable en textile avec un rapport de démultiplication maximum de 6:1

3.6.7 Un palan de réglage du pataras en textile d'au moins 6 mm de diamètre avec un rapport de démultiplication maximum de 2:1.

3.6.8 Deux bouts de réglage du chariot de barre d'écoute avec un rapport de démultiplication maximum de 2:1.

3.6.9 Un palan d'écoute de Grand-Voile en textile d'au moins 9 mm de diamètre avec un rapport de démultiplication maximum de 4:1.

3.6.10 Des écoutes de spinnaker en textile d'au moins 8 mm de diamètre.

3.6.11 Des écoutes de foc en textile d'au moins 8 mm de diamètre.

3.6.12 Une balancine de tangon et un hâle bas en textile d'au moins 6 mm de diamètre.

3.6.13 Une balancine de Grand-voile facultative en câble fixée en tête de mat par une estrope textile

3.6.14 Une drisse de Grand-Voile en câble de 3mm de diamètre minimum et/ou en textile d'au moins 8 mm de diamètre

3.6.15 Un cunningham du foc facultatif en textile avec un rapport de démultiplication maximum de 4:1

4. LES VOILES

4.1 Les voiles seront à une seule épaisseur de tissu, excepté à l'emplacement des renforts autorisés, des coutures, du sigle et des

fittings.

3.6 Running Rigging

3.6.1 One spinnaker halyard of synthetic rope not less than 6mm in diameter.

3.6.2 One jib halyard of synthetic rope not less than 8mm in diameter.

3.6.3 One kicking strap (vang) of synthetic rope not less than 6mm diameter with not more than 8:1 power ratio.

3.6.4 One mainsail outhaul of wire and/or synthetic rope with not more than 4:1 power ratio.

3.6.5 Optional mainsail reefing device of synthetic rope of not more than 2:1 power ratio.

3.6.6 One mainsail cunningham control of synthetic rope of not more than 6:1 power ratio.

3.6.7 One backstay adjuster tackle of not less than 6mm diameter synthetic rope with not more than 2:1 power ratio.

3.6.8 Two mainsheet traveller control lines of synthetic rope with not more than 2:1 power ratio.

3.6.9 One mainsail sheet of synthetic rope not less than 9mm in diameter with not more than a 4:1 power ratio.

3.6.10 Spinnaker sheets of synthetic rope not less than 8mm in diameter.

3.6.11 Jib sheets of synthetic rope not less than 8mm in diameter.

3.6.12 Spinnaker pole topping lift and foreguy of synthetic rope not less than 6mm in diameter.

3.6.13 Optional boom topping lift of wire attached to the masthead crane with rope tail.

3.6.14 One mainsail halyard of wire not less than 3mm in diameter and/or synthetic rope of not less than 8mm diameter.

3.6.15 One optional jib cunningham of synthetic rope of not more than 4:1 power ratio.

4 SAILS

4.1 The sails shall be single ply except for permitted reinforcements, constructional seams, tabling, reefing patches, camber lines and

numéros, des bandes de ris, des lignes de matérialisation du creux et des pièces de réparations avérées. Les voiles seront faites en matériau tissé de sorte que lorsque le tissu est déchiré il soit possible de séparer les fibres sans laisser un film apparent.

4.1.1 En plus des renforts autorisés, pas plus de deux pièces sont autorisées entre la têtière et le fourreau de latte supérieure, entre les fourreaux des lattes adjacentes et entre le point d'écoute et le fourreau de latte inférieure. Le renfort sur la chute, ayant l'effet de raidir la voile, n'excédera dans aucune direction 250 mm pour la Grand-Voile et 200 mm pour le foc.

4.2 La Grand-Voile et le foc peuvent être équipés de fenêtres transparentes de n'importe quel matériau. Dans ce cas, aucune dimension de quelque fenêtre ne fera plus de 1500mm, et aucun bord de quelque fenêtre ne sera à moins de 80mm du bord le plus proche de la voile.

4.3 Les voiles seront fabriquées de sorte à être mesurées et seront mesurées conformément aux directives actuelles de l'ISAF sur la mesure des voiles, sauf s'il est précisé différemment dans le document présent.

4.4 Les renforts seront conformes aux instructions actuelles de l'ISAF sur la mesure des voiles. Cependant, ils seront autorisés sur une distance maximum de 500 mm + 3% de la longueur du guindant depuis chaque angle et sur une longueur de 400 mm à partir des œillets de cunningham ou de prises de ris du côté de la chute ou du guidant. D'autres renforts en continuité des renforts d'angle, constitués de pas plus de deux couches additionnelles du tissu du même poids que le tissu de base de la voile est autorisé sur une longueur maximum de 1400 mm à partir de chaque angle. Tout renforts devra pouvoir être plié dans toutes les directions sans endommager les fibres. Les renforts ou les apprêts de finition devront permettre le pliage de la voile à plat.. Des renforts de chaque côté de la voile sont également autorisés aux extrémités avant des fourreaux de lattes à condition qu' ils soient de simple épaisseur et circulaire de diamètre inférieur ou égal à 155mm.

genuine repairs to damage. Sails shall be made of woven material so that when the material is torn it shall be possible to separate the fibers without leaving evidence of a film.

4.1.1 In addition to permitted reinforcements, not more than two patches are permitted between the head and the upper batten pocket, between adjacent batten pockets and between the clew and the lower batten pocket. The reinforcement on the leech, having the effect of stiffening the sail, shall not exceed in any direction 250mm for the mainsail and 200mm for the jib.

4.2 The mainsail and jib may be fitted with transparent windows of any material. If fitted, no dimension of any window shall be more than 1500mm, and any edge of any window shall be not less than 80mm from the nearest edge of the sail.

4.3 The sails shall be made to measure and measured in accordance with the current ISAF Sail Measurement Instructions except where varied herein.

4.4 Sail reinforcement shall be in accordance with the current ISAF Sail Measurement Instructions except that it shall be permitted only within a distance from each corner of not more than 500mm plus three percent of the length of the luff of the sail and from any cunningham or reefing eyes adjacent to the luff or leech of not more than 400mm in total. Other reinforcement as a continuation of corner reinforcement comprising not more than two additional layers of cloth, having the same weight as the body of the sail is permitted only within a distance from corner of not more than 1400mm. All reinforcement shall be capable of being folded flat in any direction without damaging the fibers. Reinforcement finishing material or coating applied to the reinforcement shall not prevent the sail being folded flat. Sail reinforcements on either side of the sail are also permitted at the forward end of batten pockets provided that they are single ply and circular with a diameter of not more than 155mm.

4.5 L'emblème de la classe en bleu sur la Grand-Voile sera conforme au PLAN B, et contenu dans deux rectangles 350 x 610mm, les rectangles seront positionnés à tribord au dessus de bâbord. Les axes des rectangles seront près de la ligne à mi hauteur entre les deux lattes supérieures

4.5 The class emblem on the mainsail shall be as on PLAN B, in blue, and contained within two 350 x 610 mm rectangles located starboard on top of port. The centerlines of the rectangles shall be near to the line between mid-head and mid- foot and between the two top battens.

4.6 Les lettres nationales et les numéros d'identification seront placés sur la Grand-Voile et sur le spinnaker conformément aux règles de l' l'ISAF. Sauf exigences particulière lors d'épreuves courues en handicap, le numéro de voile sera le numéro de la coque. Les numéros seront placés au milieu des deux lattes intermédiaires de la grand-voile.

4.6 National letters and distinguishing numbers shall be placed on the mainsail and spinnaker in accordance with the ISAF. Unless otherwise required for handicap racing, the sail number shall be the hull number. The numbers shall be placed between the middle two battens on the mainsail.

4.7 Le poids du tissu ne sera pas inférieur à 198 g/m² pour la Grand-Voile et de 186 g/m² pour le foc à l'exception de la bordure de Grand-voile sur une bande inférieure à 200mm de large. Le poids du tissu du spinnaker ne sera pas inférieur à 40.5 g/m². Le poids minimum du tissu considéré, est défini comme le poids du produit fini de la voile.

4.7 Minimum cloth weight for the mainsail shall be 198gms/sq. meter and jib shall be 186gms/sq. meter except for a mainsail foot shelf not exceeding 200mm in width. Minimum cloth weight of the spinnaker shall be 40.5gms per square meter. Minimum cloth weight shall be defined as the weight of the finished goods in the sail.

4.8 Grand-Voile

4.8 Main

4.8.1 Le renfort de la têtière peut être de toute matière et ne dépassera pas 115 mm de largeur. La largeur totale de la têtière ne devra pas dépasser 145mm, mesuré perpendiculairement à la ralingue.

4.8.1 The headboard may be of any material not exceeding 115mm in width. The overall width of the head shall not exceed 145mm when measured at right angles to the luff.

4.8.2 La longueur de la chute ne dépassera pas 8415 mm.

4.8.2 The length of the leech shall not exceed 8415mm.

4.8.3 Les mesures de la largeur seront prises en deux points : au 3/4 et à la moitié de la hauteur de la chute. La ½ hauteur sera déterminée en rabattant la têtière sur le point d'écoute et les 3/4 de la hauteur seront déterminés en rabattant la têtière sur le point à la moitié. Les largeurs maximales entre la chute et l'extérieure du guindant, ne feront pas plus de 1155mm au 3/4 de la hauteur; et 1910mm à la 1/2 hauteur.

4.8.3 The cross width measurements shall be taken from the 3/4 and 1/2 height points on the leech, located when the head is folded to the clew for the 1/2 height point, and when the head is folded to the 1/2 height point to determine the 3/4 height point. The maximum widths between the leech and the nearest point on the luff, including the luff rope, shall not be more than: 3/4 height = 1155mm; 1/2 height = 1910mm.

4.8.4 La Grand-Voile aura quatre lattes d'une largeur maximale de 50 mm. La latte supérieure ne fera pas plus de 585 mm de long, les lattes intermédiaires pas plus de 915 mm et la latte inférieure pas plus de 686 mm.

4.8.4 The sail shall have four battens with a maximum width not more than 50mm. The top batten shall be not more than 585mm in length and the intermediate battens not more than 915mm in length, and the bottom battens shall not be more than 686mm in length.

4.8.5 La mesure du point d'intersection de l'axe du fourreau de la latte inférieure et de la chute au point d'écoute d'une part et du point d'intersection de l'axe du fourreau de la latte supérieure et de la chute avec la têtière d'autre part ne fera pas moins de 1625mm

4.8.5 The distance from the head and clew to the intersection of the aft edge of the sail with the centerline of the nearest batten pocket, measured in a straight line, shall be not less than 1625mm in length.

4.8.6 Une bande de ris dans la Grand-Voile et son équipement sont

4.8.6 Mainsail reefing points and related gear are optional.

facultatifs

4.8.7 Un œillet de prise de ris à 200mm du point d'écoute, une ligne soulignant la chute et matérialisant le creux ainsi qu'un œillet de cunningham sont autorisés.

4.8.8 En régate, la grand-voile devra être endraillée dans la gorge du mât et de la bôme

4.9 Foc

4.9.1 La largeur de la têtière mesurée perpendiculairement à la bande du guindant ou la ralingue ne fera pas plus de 50mm.

4.9.2 La longueur du guindant ne fera pas plus de 7125 mm ni moins de 7075 mm .

4.9.3 la hauteur (LP) perpendiculaire du point d'écoute au guindant ne fera pas plus de 2620 mm ni moins de 2575 mm, mesurée du côté avant la voile.

4.9.4 Le foc sera fixé à l'étai avec des attaches distantes d'au moins 450 mm. Si les attaches de la voile sont en tissu, il ne feront pas plus de 40 mm de largeur et pourront être équipés uniquement de clip métallique ou plastique. Il n'y aura qu'un seul clip par attache.

4.9.5 la chute ne sera pas convexe, mais pourra être supportée par un maximum de trois lattes également espacées. La longueur de la chute ne sera pas supérieure à 6275 mm ni inférieure à 6200 mm. La largeur des fourreaux, non compris l'élargissement pour l'introduction des lattes ne dépassera pas 60 mm. La longueur intérieure de chaque fourreau de la latte ne dépassera pas 445 mm.

4.9.6 Des lignes matérialisant la chute, la bordure et le creux sont autorisées.

4.9.7 Un œillet de cunningham est autorisé.

4.9.8 Une bande de ris est autorisée.

4.9.9 la longueur maximale du pli quand la chute est rabattue sur le guindant ne fera pas plus de 6750mm.

4.8.7 A flattening reef cringle within 200mm of the clew, a leech line, camber lines, and a cunningham cringle are permitted.

4.8.8 The mainsail shall have a luff rope and foot rope which must be in mast and boom grooves while racing.

4.9 Jib

4.9.1 The width of the head measured at right angles to the luff tape or rope shall be not more than 50mm.

4.9.2 The luff shall be not more than 7125mm nor less than 7075mm in length.

4.9.3 The diagonal (LP) shall be not more than 2620mm nor less than 2575mm, measured to the forward side of the sail.

4.9.4 The sail shall attach to the forestay with hanks not closer together than 450mm. If cloth sail hanks are fitted they shall be each not wider than 40mm and shall be secured by metal or plastic press studs (poppers) only. There shall be only one press stud for each hank.

4.9.5 The leech shall not be convex, but may be supported by a maximum of three equally spaced battens. The length of the leech shall not exceed 6275mm nor be less than 6200mm. Batten pockets shall have a maximum inside width, excluding local widening for purposes of batten insertion, not to exceed 60mm. The inside length of each batten pocket shall not exceed 445mm.

4.9.6 A leech line, foot line and camber lines are permitted.

4.9.7 A cunningham cringle is permitted.

4.9.8 A reef is permitted.

4.9.9 The maximum length of the centerfold when leech is folded to luff shall be not more than 6750mm.

4.10 Spinnaker

4.10.1 Le spinnaker est une voile triangulaire, symétrique par rapport à son axe vertical

4.10.2 La voile présentée sur une surface plane et pliée selon l'axe central sera mesurée avec les chutes superposés. Une tension suffisante sera appliquée pour enlever les frisures et les faux plis le long des lignes de mesure.

4.10.3 La longueur des chutes ne fera pas plus de 7585 mm ni moins de 7450 mm.

4.10.4 La longueur du pli central vertical ne fera pas plus de 8700 mm.

4.10.5 La demi largeur à toutes les hauteurs ne fera pas plus de 2465mm.

4.10.6 Le spinnaker seront en polyamide, cependant, les spinnakers fabriqué avant le 15 juin 1992, pourront être en polyester.

4.11 Etiquettes de Redevance. Seules les voiles portant une étiquette de redevance de l'IJ22CA cousu sur le côté tribord de la voile près du point d'amure ou à proximité d'un point d'écoute du spinnaker pourront être utilisées pour courir. Les étiquettes de redevance ne devront pas être transférés d'une voile à une autre. Les étiquettes sont disponibles de l'IJ22CA Bureau, P.O. Boîte 843, Franklin, TN 37064 U. S. A.

5. ÉQUIPEMENT FACULTATIF

Les aménagements et matériels suivant sont autorisés en course :

5.1 Des filières (lignes de vies), balcons avant et arrière selon les exigences du propriétaire, du comité de course ou des règlements des autorités locales

5.2 Deux rails de génois avec chariots et poulies non réglables.

5.3 Une chaise extérieure de moteur, un moteur, le combustible et des extincteurs.

5.4 Une girouette mécanique en tête de mât avec ou sans éclairage.

5.5 Des feux de navigation.

5.6 Une barre franche de rechange en bois et un stick. Les supports de la barre franche doivent être d'origine sans modification.

4.10 Spinnaker

4.10.1 The spinnaker shall be a three-cornered sail, symmetrical about its center line.

4.10.2 The sail when laid out on a flat surface and folded in half about its center line shall be measured with the leeches superimposed. Sufficient tension shall be applied to remove wrinkles and creases along the lines of measurement.

4.10.3 The length of the leeches shall be not more than 7585mm or less than 7450mm.

4.10.4 The length of the vertical center fold shall be not more than 8700mm.

4.10.5 The maximum half width at any height shall be not more than 2465mm.

4.10.6 The spinnaker shall be made of nylon except that spinnakers manufactured before June 15, 1992, may be made of polyester.

4.11 Royalty Paid Labels. Only sails carrying an IJ22CA Royalty Paid label sewn onto the starboard side of the sail near its tack or near a spinnaker clew shall be used when racing. Royalty labels shall not be transferred from one sail to another. Labels are available from the IJ22CA Office, P.O. Box 843, Franklin, TN 37064 U. S. A.

5 OPTIONAL EQUIPMENT

The following are permitted while racing:

5.1 Lifelines, bow pulpit and sternrail to meet owner requirements, Race Committee or government regulations.

5.2 Two genoa tracks and affixed cars with blocks attached.

5.3 Outboard motor bracket, engine, fuel and extinguishers.

5.4 One mechanical masthead wind indicator with or without light.

5.5 Navigation lights.

5.6 Spare wooden tiller and tiller extension of any material. All tiller brackets must be factory made products. No alterations are to be

	made
5.7 Un tangon de spinnaker de rechange.	5.7 Spare spinnaker pole.
5.8 Les winchs standards pourront être remplacés par des winchs dont le rapport de démultiplication ne sera pas supérieur à 8,5, le diamètre de la poupée ne sera pas supérieure à 67 mm. Ils seront positionnés au même endroit.	5.8 Substitution of standard winches with winches having a power ratio not exceeding 8.5:1 and not exceeding 67mm in diameter in the same location
5.9 Des dispositifs électroniques pour la mesure de la vitesse, distance et profondeur d'eau.	5.9 Electronic devices to measure speed and distance and to indicate water depth.
5.10 Une radio bibande et son antenne.	5.10 A two-way radio and antenna.
5.11 Des coffres supplémentaires, des étagères, des couchettes, des équipements de cuisine et autant d'aménagements intérieurs personnels améliorant le confort , mais qui d'aucune façon ne modifieront structurellement le bateau.	5.11 Additional lockers, shelves, bunks, and galley items to personalize interior accommodations as long as such items are for cosmetic and comfort and do not structurally alter the boat in any way.
5.12 Des équipements et matériels de sécurité selon exigences de propriétaire.	5.12 Safety equipment and devices to owner's requirements.
5.13 Les emplacement et le dessin des poulies de pont, des renvois, des taquets pour le spi, la balancine, barbers, retenue et toutes les drisses.	5.13 Location and design of deck blocks, fairleads, cleats, for spinnaker sheets, topping lift, twings, foreguy and all halyards.
5.14 Le dédoublement de l'écoute de foc de chaque coté pour faire un palan a 2 brins a travers le point d'écoute ou une poulie dédiée.	5.14 Leading of the jib sheet through a bullet block attached to the jib clew or through the clew cringle, to double the purchase, port and starboard.
5.16 L'installation de renvois, taquets, poulies à bâbord et tribord pour manœuvrer le foc depuis l'emplacement du barreur pour une navigation en solitaire.	5.16 Installation of fairleads, blocks, and/or cleats, port and starboard, to lead jib sheets aft to the helmsman's location for single-handed sailing convenience.
5.17 Deux sangles de rappel, à bâbord et tribord, fixées :	5.17 Two hiking straps, port and starboard, attached at one end
a) à une extrémité sur la barre d'écoute à l'intérieur du banc du cockpit ou sur la paroi vertical du cockpit à 75mm maxi de l'intersection de la barre d'écoute avec le banc du cockpit	a) on the traveller inboard of cockpit seats or on the vertical wall of the cockpit well within 75mm of the intersection of the traveller bar with the cockpit seat and at the other end
b) à l'autre extrémité sur un pontet boulonné à travers et à l'axe de la paroi verticale arrière du cockpit à 50mm maxi du plancher du cockpit.	b) to a through bolted padeye in the center of the aft vertical face of the cockpit well within50mm of the cockpit floor.
Ces sangles ne permettront pas aux talons du barreur d'être à l'extérieur de la paroi verticale intérieure des bancs du cockpit.	These straps shall not permit the heel of the helmsman's foot to be outboard of the vertical wall of the cockpit footwell.
5.18 Un emplacement fixe du compas.	5.18 Location or design of compass(es) installed.
5.19 Un dispositif d'éclairage intérieurs, batteries et tableau de commande.	5.19 Interior lighting devices, batteries and switch panel.

5.20	L'embarquement d'une voile tempête de pas plus de 4 m² ou un foc prévu à cet effet à condition qu'ils ne soient pas utilisé en régate.	5.20	Carrying aboard a storm trysail of not more than 4m square in area or a genoa provided that they shall not be used when racing.
5.21	La fixation sur l'étrave d'une latte ou système similaire destiné à prévenir la chute à l'eau des écoutes de spinnaker devant l'étrave. Ce dispositif n'augmentera pas la longueur hors tout du bateau de plus de 200mm.	5.21	Fixing on the bow a batten or similar device to prevent the spinnaker guy from dropping over the bow. This device shall not increase the overall length of the boat by more than 200mm.
5.22	Des renvois de hâle-bas de bôme, bordure, cunningham de foc et de Grand-Voile des deux côtés du bateau.	5.22	Leading the kicking strap (vang), outhaul, main and jib cunningham control lines to both sides of the boat.
5.23	Un renvoi sur chaque bord avec coinceur(s),.des réglages du pataras et du chariot d'écoute de Grand-Voile	5.23	Alternate backstay and traveller control lead(s) and cleat(s).
5.24	Une rallonge d'une longueur maximale de 152 mm n'apportant pas d'avantage mécanique reliant le palan à 8 brin du hâle-bas de bôme à l'embase du mât pour être libérer plus facilement sous forte charge.	5.24	An extender with a maximum length of 152mm and of no mechanical advantage to connect the 8-part boom vang system to the bale on the base of the mast for easier release when under high load.
5.25	Des perçages supplémentaires dans les rails de foc pour s'adapter aux différences de formes des focs selon les marques	5.25	Additional drilled holes in jib tracks due to variation in sail construction and design.
5.26	Le remplacement de la fixation d'origine du point d'amure de foc par un mousqueton rapide ou non. Celui-ci devra être fixé sur la ferrure d'étrave à l'emplacement prévu à l'origine.	5.26	Removal of the factory tack horn to permit replacement with one snap shackle or shackle. Shackle must be attached to the factory installed stem fitting.
5.27	Une platine support du taquet d'écoute de Grand-Voile non réglable fixée sur la barre d'écoute. La barre d'écoute peut-être surélevée dans le but d'être renforcée avec tout matériau ne dépassant pas 18mm de hauteur pour supporter la platine de fixation du taquet d'écoute.	5.27	A fixed-position, mainsheet cleat attached to traveller bar. The traveller bar may be raised for reinforcement purposes with any material not to exceed 18mm in height to support the fixed position mainsheet cleat.
5.28	Les renforts de cadène sont autorisés dans le but de réparer des cloisons endommagées à condition qu'ils n'atteignent aucune zone de la coque ou du pont. Seule la cloison peut être renforcée. Aucune découpe au delà de la cloison est autorisée.	5.28	Reinforcement of the chain plates is allowed for the purpose of repairing damaged bulkheads as long as the reinforcement does not touch the hull or deck in any place. Only the bulkhead can be reinforced. No cutting away of the bulkhead is allowed.
5.29	***(Prescription Nord Américaine)*** Addition de coulisseaux de guindant de Grand-Voile, compatibles avec la gorge extrudée du mât.	5.29	***(North American Prescription)*** Addition of sail slides on the luff of the mainsail, to fit the extruded luff groove of the mast.
5.30	***(Prescription Nord Américaine)*** L'utilisation d'un enrouleur de foc qui peut inclure un étai double avec lattes à rouleau, une bande de protection aux U.V. sur la chute, une longueur minimum de guindant de 6950mm, et la suppression de la drisse de foc	5.30	***(North American Prescription)*** Use of a jib roller furling system that may incorporate a double luff jib with roller battens, a UV protective layer on the leech, a minimum luff length of 6950mm, and deletion of the jib halyard.

5.31	L'utilisation d'une butée ou d'une tresse de longueur libre, en plus du bout du tangon de spinnaker, fixée à l'un et/ou l'autre embouts du tangon.	5.31	Use of a land or "pigtail", in addition to the fixed spinnaker pole trip line, of any length, fixed to either or both pole ends.
5.32	L'utilisation d'un système de remontée au vent du chariot d'écoute.	5.32	The use of a windward sheeting car system.
6	**EQUIPEMENT OBLIGATOIRE EN COURSE**	**6**	**REQUIRED EQUIPMENT WHILE RACING**
6.1	Au moins un compas de route magnétique classique ou à affichage numérique uniquement capable d'une lecture instantanée .	6.1	At least one fixed marine type compass of magnetic card or digital type capable only of instantaneous readout.
6.2	une corne de brume.	6.2	One fog horn.
6.3	une lampe électrique étanche avec piles et ampoule de rechange .	6.3	One water-resistant flashlight with spare batteries and bulb.
6.4	Des brassières de sauvetage pour chacun des équipiers, ayant une flottabilité conforme aux exigences de la réglementation locale.	6.4	Life jackets or buoyancy aids for each member of the crew as required by local regulations.
6.5	Une trousse de premiers secours avec le manuel d'utilisation.	6.5	One marine first-aid kit and manual.
6.6	Une ne pagaie d'au moins 1200mm de long.	6.6	One paddle not less than 1200mm in length.
6.7	Une pompe de cale manuelle et un seau d'une capacité de 10 litres avec une bout.	6.7	One manual bilge pump and a 10 liter capacity bucket with lanyard.
6.8	Une ancre avec ou sans chaîne d'un poids minimum combiné de 5kg avec 30m de bout non-flottant de diamètre minimum de 8mm. Lorsque le mouillage est à bord, il doit être assemblé, prêt à l'usage, il ne sera pas arrimé sur ou sous le plancher au dessus de la quille. Le poids minimum de l'ancre sera de 3 kg et le poids maximal de la chaîne ne dépassera pas 4kg.	6.8	One anchor with or without chain of combined minimum weight of 5kg with 30m of non-floating warp having a minimum diameter of 8mm. When carried, the anchor, chain and warp shall be secured together ready for use and shall not be stowed on or under the cabin sole over the ballast keel. The minimum weight of the anchor shall be 3 kg and the maximum weight of the chain shall not exceed 4kg.
6.9	Le pavillon B du code International et un exemplaire des Règles De course en vigueur éditées par l'Autorité Nationale.	6.9	Code Flag B and copy of the current Racing Rules as issued by the National Sailing Authority.
6.10	Le matériel de sécurité prescrit par les organisateurs qui ne seraient pas mentionné ici. . . tel que les fusées de détresses, etc.	6.10	Safety equipment prescribed by local race management not otherwise included herein . . . such as flares, etc.
6.11	Tous les bateaux auront deux pare-battages d'au moins 152 mm de diamètre et d'au moins 406 mm de long. ou deux pare-battages sphériques d'au moins 240mm de diamètre.	6.11	All yachts shall carry two fenders of not less than 152mm in diameter and not less than 406mm in length or two spherical fenders not less than 240mm in diameter.
7	**LES EQUIPEMENTS INTERDITS**	**7**	**PROHIBITIONS**
7.1	Bastaques ou système similaire.	7.1	Running backstays or devices to simulate such.
7.2	Hook ou système de verrouillage de drisse .	7.2	Halyard locks or hook-up devices.

7.3	Chaussette de spinnaker à travers le pont.	7.3	Spinnaker chutes through the deck.
7.4	non utilisé	7.4	Not in use.
7.5	Nonobstant le § 5.24 ci-dessus, une sangle ou estrope pour la fixation du hâle-bas et/ou du palan d'écoute de Grand-Voile.	7.5	Notwithstanding 5.24 above, a wire strap or the use of wire in the kicking strap or mainsheet systems.
7.6	Perçages ou fentes protégés ou non ou tout système non standard permettant le passage de drisses, écoutes, bout de réglage au travers du mât, du pont, de la coque ou du tableau arrière.	7.6	Bushed or unbushed holes or slots or any equipment or device not standard equipment to feed halyards or control lines through the mast, boom, deck, hull or transom.
7.7	Systèmes de réglages rapides ou à leviers pour le gréement courant ou dormant	7.7	Quick throw devices or levers for running or standing rigging.
7.8	Une batterie ou des piles pesant plus de 20kg.	7.8	A battery or batteries weighing more than 20kg.
7.9	Du matériel de croisière ou sécurité autre que spécifié au § 5.17.	7.9	Hiking equipment or aids other than specified in 5.17.
7.10	Un double étai ou l'utilisation d'un enrouleur de foc ou tout système qui permettrait de modifier le creux du foc en course.	7.10	A double luff jib or the use of a roller furling device, jib luff groove device or a hank-on system which permits alteration of the luff curve of the jib during a regatta.
7.11	La modification de l'emplacement et du dessin de fixation de la barre d'écoute de grand-voile y compris la position du chariot au vent excepté tel qu'il est décrit au §5.27.	7.11	Alteration of the location and design of, or attachment to, the mainsail traveller bar including use of windward sheeting traveller cars, except as described in 5.27.
7.12	Des évidements, perçages, refaçonnages, remplacement des matériaux, le meulage ou le déplacement des équipements standards afin de réduire le poids ou améliorer les moments d'inertie ou changer en aucune façon les formes standards, profils de coque ou contour.	7.12	Coring, drilling out, rebuilding, replacement of materials, grinding or relocating standard equipment in any way to reduce weight to improve moments of inertia or to change standard shapes, hull profiles or contour.
7.13	Des système de stockage d'énergie, sandow, excepté à l'intérieur des fourreaux de lattes, sur le pataras, le systèmes d'étarquages (pas le bout de blocage), les bailles à spinnaker, et les systèmes de retenue.	7.13	Stored energy devices, shockcord, except as incorporated in batten pockets, backstay, outhaul (not bolt rope), spinnaker launch bags, and retention devices.
7.14	L'utilisation de câble du gréement formé avec des torons qui ne seraient pas de section transversale circulaire	7.14	The use of formed wire standing rigging with any strand that is not round in cross section.
7.15	L'utilisation de barber haulers de foc.	7.15	The use of barber haulers with a class jib.
7.16	L'utilisation d'une rallonge sur le système d'écoute de Grand-Voile.	7.16	The use of an extender in the mainsheet system.
8	**INTERDITS EN COURSE**	**8**	**PROHIBITIONS WHEN RACING**
8.1	L'utilisation du foc ou de la drisse de spinnaker pour faire varier la longueur de l'étai.	8.1	The use of the jib or spinnaker halyard to vary the measured length of the forestay.
8.2	La rangement du tangon de spinnaker sur la bôme.	8.2	Stowrage of the spinnaker pole on the main boom.

8.3	L'enlèvement des trappes d'accès aux réserves de flottabilité.	8.3	Removal of buoyancy air tank access ports.
8.4	L'utilisation ou l'embarquement de plus d'une grand-voile, d'un foc et d'un spinnaker ou leur modification pendant une course, excepté comme il est prévu au § 5.20.	8.4	The use or carrying aboard of more than one mainsail, one jib and one spinnaker or the alteration thereof during a regatta except as described in 5.20.
8.5	Le réglage des haubans ou des ridoirs du pataras ou longueur de l'étai.	8.5	Adjustment of shroud or backstay turnbuckles or forestay length.
8.6	Nonobstant les restrictions de la RRS 42 le pomping du spinnaker n'est pas autorisé.	8.6	Notwithstanding the requirements of RRS 42 the pumping of the spinnaker guy is not permitted.
8.7	Nonobstant les restrictions de la RRS 42 et 49, s'accrocher au mât ou aux haubans pour faciliter le virement n'est pas autorisé.	8.7	Notwithstanding the requirements of RRS 42 and 49, hanging on the mast or shrouds to promote roll tacking or jibing.
8.8	Le rappel n'est pas autorisé à moins de : (a) être assis sur le pont (b) en se tenant uniquement à l'aide des mains à un équipement listé en 8.8.1	8.8	Hiking, unless; (a) sitting on the deck, and (b) permitted equipment listed in 8.8.1, if used, is held only by the hands.
8.8.1	Sont autorisés : l'utilisation des winches et mains-courantes fixés d'origine sur le pont par le constructeur, les écoutes de foc, les écoutes de spi, l'écoute de grand-voile et de hâle-bas.	8.8.1	Permitted: the use of factory-installed cabin top handrails and winches, jib sheets, spinnaker sheets, mainsheet and vangsheet.
8.8.2	Sont interdits : l'utilisation de quelque équipement non mentionné en 8.8.1, l'utilisation de quelque équipement mentionné en 8.8.1 qui ne serait pas dans sa position de conception originelle. (Exemples d'équipements interdits : foot-straps, sangles de rappel, bouts, drisses, ainsi que pantalons ou culottes de rappel renforcés par lattes ou autres raidisseurs. Un exemple d'interdiction parmi les équipements listés en 8.8.1 serait de faire une boucle avec une écoute.	8.8.2	Prohibited: the use of any equipment not listed in 8.8.1; the use of any equipment listed in 8.8.1 while not in its ordinary designed position. (Examples of prohibited equipment are foot straps, hiking straps, tethers, halyards, and pants or shorts with hard battens or other stiffeners. An example of prohibited use of equipment listed in 8.8.1 includes making loops in a sheet.)
8.9	Le poids total de l'équipage du total, en excluant les vêtements ne sera pas supérieur à 275 kg. (le nombre d'équipier est libre).	8.9	Total crew weight, excluding clothing, that exceeds 275 kgs. (the total number of crew is optional).
8.10	La substitution de membres de l'équipage ou la modification de poids total de l'équipage pendant une régate sans autorisation préalable du Comité de course.	8.10	Substitution of crew members or alteration of total crew weight during a regatta without prior approval of the Race Committee